

Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuß. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Mesler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

XVI. Jahr.

24. Juni 1858.

Nro. 25.

Inhalt. Deutsche Privat-Eisenbahnen. I. Albertsbahn (Dresden-Tharandt). II. Löbau-Zittau und Zittau-Reichenberg. III. Frankfurt-Hanau. — Schweizerische Eisenbahnen. Vereinigte Schweizerbahnen. — Dampfschiffahrt. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen. Ausland. Frankreich, Großbritannien, Schweden und Norwegen. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Privat-Eisenbahnen.

I. Albertsbahn (Dresden-Tharandt).

Dem fünften Geschäftsbericht des Direktoriums der Albertsbahn-Aktien-Gesellschaft sind nachstehende Daten entnommen.

Die Betriebseinnahmen für das Jahr 1857, auf ungefähr 150,000 Thlr. veranschlagt, haben die Höhe von 153,463 Thlr. erreicht. Es wurden in diesem Jahre 318,683 Personen, dann 6068 Ztr. Gepäck, 195,315 Ztr. Güter und 3,990,967 Ztr. Kohlen und Coles, zusammen 4,092,350 Ztr. Frachten bewegt.

Die Einnahme des Jahres 1857 berechnet sich auf

40,088 Thlr.	für den Personenverkehr.
7,804 „	„ „ Gütertransport.
84,937 „	„ „ Kohlen- und Coles-Transport.
20,634 „	Pachtgelder und Nebeneinnahmen aus dem Güterverkehr.
153,463 Thlr.	zusammen; hiervon die
78,953 „	betragenden Betriebsanlagen abgezogen, bleiben
74,510 Thlr.	Ueberschuß, wovon 58,442 Thlr. an Zinsen der Anleihen

verausgibt, 7067 Thlr. zum Erneuerungsfonds geschlagen und die übrigen 9000 Thlr. zu einer Dividende von 1 Thlr. pro Aktie verwendet wurden.

Die der Gesellschaft gehörigen 7 Lokomotiven haben überhaupt 15,608 Meilen zurückgelegt. Verbraucht wurden dabei 2,022,103 Pfd. Coles, oder pro Lokomotive 129 1/2 Pfd.

Während im Jahre 1856 von den Maschinen in freier Bahn pro Lokomotive durchschnittlich nur 25 Achsen befördert wurden, stieg im Jahre 1857 diese Durchschnittszahl auf 33 Achsen.

Die Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender haben im Jahre 1857 2855 Thlr., oder 5.48 Ngr. pro Lokomotive betragen.

Die Zugkraft erforderte im Ganzen einen Aufwand von 22,995 Thlr., so daß sich die Kosten der Lokomotive auf 1 Thlr. 14 Ngr. 2 pf. berechnen.

Die sämtlichen Wagen der Albertsbahn durchliefen im Jahre 1857 1,125,786 Achsmilen. Da für die Unterhaltung der Wagen 3691 Thlr. verausgabt wurden, so stellt sich pro Achsmile ein Unterhaltungsaufwand von noch nicht ganz 1 pf. heraus.

Wie bekannt, hat die Staatsregierung bei den versammelten Ständen die Ertheilung der Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von Tharandt nach Freiberg beantragt. Die Entscheidung hierüber dürfte in nächster Zeit zu erwarten seyn.

Die Baurechnung auf die Zeit vom 16. April 1853 bis mit 31. Dezember 1857 wieweit einen Gesamtaufwand von 2,279,307 Thlr. nach.

II. Löbau-Zittau und Zittau-Reichenberg.

1. Der dreizehnte Geschäftsbericht des Direktoriums der Löbau-Zittauer Eisenbahn-Gesellschaft auf das Jahr 1857 enthält im Wesentlichen Folgendes.

Im Jahre 1857 ergab der Abschluß der Betriebsrechnung einen Ueberschuß von 25,253 Thlr., 4487 Thlr. mehr gegen voriges Jahr.

Der regelmäßige Bahnbetrieb ist im Jahre 1857 keiner Störung unterworfen gewesen, noch sind durch Schneeeinwirkung besondere Kosten verursacht worden. Zwei vorgekommene Achsenbrüche sind glücklicherweise ohne nachtheilige Folgen geblieben. Eine von dem Gesellschaftsausschuß beantragte geringe Erhöhung der Frachtsätze, von circa 10 Ngr. pro Wagenladung und pro Meile, ist mit Genehmigung der Staatsregierung vom 1. April an in Kraft getreten. In Folge einer erlittenen Quetschung beim Ausfahren der Lokomotive aus dem Maschinenhause, fand leider ein Maschinenpuger, und durch Erschütterung im Maschinenbrunnen ein Arbeiter, seinen Tod.

Im Jahre 1857 sind auf der Bahn befördert worden 139,243 Personen und 1,364,262.2 Ztr. Güter.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 34,470 Thlr. und aus dem Güterverkehr 55,165 Thlr.

Die Gesamteinnahme, einschließlich des Kassenbestandes an 12,235 Thlr. vom vorigen Jahre belief sich auf 42,954 Thlr., wovon 9906 Thlr. verausgabt wurden, so daß sich am Jahreschluß ein Kassenbestand von 33,048 Thlr. ergab, von denen 30,000 Thlr. zinsbar angelegt worden sind.

Nach dem Abschluß der von der K. Staats-Eisenbahn-Direktion geführten Betriebsrechnung auf das Jahr 1857, sind auf der Löbau-Zittauer Eisenbahn 92,908 Thlr. vereinnahmt und 67,655 Thlr. verausgabt worden.

2. Dem dritten Geschäftsbericht des Direktoriums der Zittau-Reichenberger Eisenbahn-Gesellschaft auf das Jahr 1857 ist Nachstehendes zu entnehmen.

Die Fortschritte, welche der Bau der Zittau-Reichenberger Eisenbahn im Jahre 1857 gemacht, stellen sich im Wesentlichen auf folgende Punkte heraus: Auf einem großen Theile des Löbau-Zittauer Bahnhofes, so wie der dahin einmündenden Bahnstrecke, ward die plan- und vorschriftsmäßige Abgrabung, zu Herstellung eines gleichmäßigen Niveaus mit der Zittau-Reichenberger Bahnhofplanie, vorgenommen und theilweise mit der neuen Geleisleitung begonnen. Die Lokomotivremise sammt Wasserstation und Flügelgebäude, so wie die Güterhalle und das interemisierte Stationsgebäude hergestellt. Der Theil der I. Sekzion, so weit er auf sächsischem Territorium bis an die Landesgrenze geht, ist, mit Ausnahme des großen Reize-Viadukts, rücksichtlich der Erdarbeiten so wohl, wie der Kunstbauten als vollendet zu betrachten. Am Reize-Viadukt wurden sämtliche 40 Pfeiler nicht nur vollständig gegründet, sondern auch im Minimum bis 3 Ellen über Grund aufgemauert. Eilf Brückenpfeiler wurden ganz fertig hergestellt und die am südlichen Widerlager des Viadukts befindlichen Pfeiler mit 5 Bogen, worunter der über die Reize mit einer Spannung von 40 Ellen, vollständig eingewölbt; sämtliche Brückenpfeiler sind, bis auf zwei, auf Beton gegründet, wozu eine Gesamtmasse von 19,091 Kubikellen nöthig war. Die Gesamtmasse des am Reize-Viadukt fertig gewordenen Mauerwerks beträgt 105,681 Kubikellen. Auf dem böhmischen Theile der I. Sekzion bis zum ersten Reizeübergange, ist sowohl mit den Erd- und Felsenarbeiten als mit den Kunstbauten fortgefahren worden.

Die ganze Strecke der II. Sekzion ist Ausgange Juli in acht Abtheilungen bezüglich der Erd- und Felsenarbeiten an Unternehmer verdungen und es sind die Erdarbeiten auf der ganzen Bahnstrecke bis Reichenberg in Angriff genommen worden. In diesem Jahre sind, was Erd- und Felsenarbeiten betrifft, in Summa 2,604,210 Kubikellen gewonnen und bewegt worden, seit Beginn des Baues aber 5,793,094 Kubikellen.

Die Anführung des Baues aller auf dem Stationsplatz Reichenberg zu gemeinschaftlichen Zwecken dienenden Gebäude ist der Reichenberg-Paradubitzer Eisenbahngesellschaft übertragen.

Die Gesellschaft hat seit Beginn des Baues im Ganzen 1,268,681 Thlr. vereinnahmt, wovon bis zum Schluß des Jahres 1857 . . 1,084,049 Thlr. verausgabt waren.

III. Frankfurt-Hanau.

Der Jahresbericht des Verwaltungsrathes der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft zur neunten ordentlichen Generalversammlung, das Rechnungsjahr 1857 betreffend, enthält über dieses Unternehmen im Wesentlichen Nachstehendes.

Das Hauptbahnbankonto, welches Ende 1856 mit 3,573,939 fl. abgeschlossen hat, wurde in Folge der im Lauf des Jahres 1857 gemachten Auslagen mit 3,688,231 fl. auf das Jahr 1858 übertragen.

Der Bahnbetrieb hat im Jahr 1857 sehr erfreuliche Resultate geliefert. Die Betriebseinnahmen haben betragen 448,733 fl. gegen 385,693 fl. in 1856. Die Ausgaben beliefen sich auf 217,639 fl. gegen 210,783 fl. in 1856. Nach Abzug der Zinsen der Aktien und Anleihen und Amortisation der letztern blieb noch ein reiner Gewinn von 66,028 fl. welcher sich durch einen Ueberschuß vom Jahr 1856,

ferner durch die von Bayern für zu viel bezahlten Pacht (wegen des Betriebes der Aichaffenburg-Kahler Bahnstrecke) erhaltenen Rückvergütungen auf 85,430 fl. erhöht. Davon wurde eine Superdividende von 2 Proz. verteilt und 30,000 fl. dem Reservefonds überwiesen.

Der Dienst auf der Bahn ist im Laufe des Jahres 1857 im Ganzen mit Ordnung und Regelmäßigkeit gehandhabt worden. Man hatte keinen besonderen Unfall zu beklagen.

Dem Bericht des Direktors Sobel entnehmen wir über den Betrieb noch folgende Detailangaben.

Von den Gesamteinnahmen aus dem Transportdienst zu 446,109 fl. entfallen 220,803 fl. = 49.6 Proz. für die Beförderung von 475,402 Personen und 197,309 fl. = 44.0 Proz. für 2,122,360 Ztr. Frachtgüter.

An der Personenbeförderung partizipiert der Lokalverkehr mit 415,499 Personen und 163,918 fl. und der direkte Verkehr mit Bayern, Sachsen etc. mit 59,903 Personen und 56,885 fl.

Es fuhrten in

1. Klasse	6,050 Personen =	1.27 Proz.
2. „	118,555 „ =	24.94 „
3. „	350,797 „ =	73.79 „

Eine Person ertrag durchschnittlich 27.78 fr. Sämmtliche Personen, reduziert auf Eine, haben an Meilen zurückgelegt 1,241,225. Im Durchschnitt hat jede Person Meilen durchfahren 2.61 und pro Meile eingebracht 10.67 fr.

Von dem Gesamt-Gütertransport entfallen auf den Lokalverkehr 519,283.3 Ztr. mit 37,608 fl., auf den direkten Verkehr 1,603,077 Ztr. mit 159,701 fl.

Im Durchschnitt hat 1 Ztr. Frachtgut eingetragen 5.578 fr. Sämmtliche Frachtgüter, reduziert auf 1 Ztr., haben an Meilen zurückgelegt 10,518,275. Im Durchschnitt hat jeder Ztr. Gut Meilen durchfahren 4.956 M. und pro Meile ertragen 1.126 fr.

Es wurden im Ganzen bei 5236 Fahrten zurückgelegt 23,568 Meilen. Dabei wurden verwendet eigene und fremde 81,843 Personen- und Güterwagen mit 383,249 Wagenmeilen und 952,121 Achsenmeilen.

Von 9 Lokomotiven wurden zum Vollzuge vorstehender Transporte 25,172 Meilen zurückgelegt.

Die Ausgaben für den Betrieb berechnen sich (bei einer reinen Ausgabe von 217,839 fl.):

1) Für die Unterhaltung der Bahn pro Bahnmeile bei einer Ausgabe von 15,688 fl. und 5.546 Meilen Länge auf 2829 fl. oder 7.2 Proz. der Gesamtbetriebsauslagen.

2) Für die Unterhaltung der Dienstgebäude zu 2156 fl. oder 0.99 Proz.

3) Für die Transportverwaltung zu 183,305 fl. oder 84.147 Proz.

4) Für Verwaltungskosten zu 10,661 fl. oder 4.894 Proz.

5) Für den Betrieb der Werkstätten zu 4600 fl. oder 2.112 Proz.

Die Betriebsausgaben betragen von der Totaleinnahme 48.545 Proz.

Nach Maßgabe der reinen Betriebsausgaben berechnen sich die Kosten: pro Zugmeile eines Wagenzuges zu 9 fl. 14 $\frac{1}{2}$ fr., pro Wagenachsemeile zu 13.73 fr. und pro Bahnmeile zu 39,278 fl. 35 fr.

Nach Maßgabe der Totaleinnahme berechnet sich die Bruttoeinnahme: pro Zugmeile eines Wagenzuges zu 19 fl. 2 fr., pro Wagenachsemeile zu 28.28 fr. und pro Bahnmeile 80,911 fl. 6 fr.

Bei der Reineinnahme von 230,894 fl. berechnet sich der Nettoertrag: pro Zugmeile eines Wagenzuges zu 9 fl. 48 fr., pro Wagenachsemeile zu 14 fl. 55 fr. und pro Bahnmeile zu 41,632 fl. 31 fr.

Der Brutto-Kohlenverbrauch, excl. des für die Reservemaschine verwendeten Kohlenverbrauches, berechnet sich durchschnittlich bei einem Verbrauch von 37,547 Ztr. Coles und 7328 Ztr. Steinkohlen auf 178 Pfd. pro Meile. Für die Wagenachsemeile berechnet sich der Kohlenverbrauch auf 4.71 Pfd.

Holz zur Anheizung wurde gebraucht: 50,285 Pfd. Tannenholz, pro Kubikfuß $\frac{1}{2}$ Pfd. = 3592 Kubikfuß und 47,500 Pfd. Eichenholz, pro Kubikfuß $\frac{3}{4}$ Pfd. = 1358 Kubikfuß, gibt pro Lokomotiveile 0.196 Kubikfuß und pro Anheizung $\frac{3}{4}$ Kubikfuß.

Die Reparaturkosten pro Lokomotiveile berechnen sich bei einem Aufwande von 22,589 fl. und 25,172 Meilen auf 53.84 fr.

Die Reparaturkosten pro Wagenachsemeile bei einer Ausgabe von 4080 fl. und 173,569 Achsenmeilen auf der eigenen und 4182 vergl. auf der Bayerischen Bahn, berechnen sich auf 1.377 fr. Nüßel zum Schmieren wurde pro Wagenachsemeile 0.0091 Pfd. = 0.291 Loth verbraucht.

In Bezug auf die Ausgaben ist im Allgemeinen zu erwähnen, daß solche bei einer kleinen Bahn außer Verhältnis höher kommen müssen als wie bei einer größeren Bahn, weil mehrere der Ausgabeposten auch zum Betriebe einer längeren Bahn genügen würden. Die Ausgleichung dieses ungünstigen Verhältnisses findet sich in der höheren Einnahme einer Lokalbahn mit einem konstanten, lebhaften Verkehr.

Schweizerische Eisenbahnen.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Aus dem Bericht des Verwaltungsrathes der Vereinigten Schweizerbahnen an die den 11. Mai 1858 abgehaltene Generalversammlung der Aktionäre, umfassend den Zeitraum vom 20. April bis 31. Dezember 1857, ist Folgendes zu entnehmen.

Nachdem die am 20. April 1857 zur ersten konstituierenden Generalversammlung der Aktionäre der Vereinigten Schweizerbahnen zusammengetretenen Aktionäre der ehemaligen St. Galler-Appenzeller-, Südost- und Glattthalbahn-Gesellschaften die Annahme der Statuten beschlossen und die ihnen zustehende Wahl des Verwaltungsrathes vorgenommen hatten, konstituirte sich dieser am darauf folgenden Tage durch die Wahl seines Präsidenten, Vizepräsidenten und Sekretärs. Nach der Konstituierung der Gesellschaft erfolgten sofort die geeigneten Schritte, um die Genehmigung der Statuten von Seite der Regierungen derjenigen Kantone, durch welche sich das Bahnetz zieht, einzuholen. Da die Gesellschaft durch den Fusionsvertrag vom 4. September 1856 Eigenthümerin der vom Kanton Aargau f. Z. dem Hause G. Schultheß & Comp. in Zürich ertheilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg über den Bözberg an die aargauische Grenze bei Baselaugst geworden waren, diese Konzession aber im Laufe des Berichtsjahres abließ, so kam man um Erneuerung und Uebertragung derselben auf die eine Gesellschaft ein. Es wurde diesem Gesuche unterm 14. Juli in der Weise entsprochen, daß für die Linie durch den Kanton Aargau auch andere Tracés, als dasjenige über den Bözberg, gewählt werden können. Mit der K. württembergischen Staatsbahn trat die Gesellschaft in direkte Verkehrsbeziehungen für den Personen- und Gütertransport, in Folge welcher von den Hauptstationen der Vereinigten Schweizerbahnen nach denjenigen der K. württembergischen direkte Billets ausgegeben und die Verladung und Verzollung der Güter in Norschach und Friedrichshafen durch ein eigens hiefür aufgestelltes Agenturbureau besorgt werden. Auch der Verkehr mit den K. bayerischen Bahnen gestaltete sich befriedigend und ebenso hatte man Gelegenheit, mit dem deutschen Eisenbahnverband in freundschaftliche Beziehungen zu treten.

Mit Schluß des Jahres 1856 betragen auf der ehemaligen Südostbahn die sämmtlichen Arbeitsleistungen des englischen Generalaufsehers 307,683 Schachttrüthen. In Regie oder Vergebung einzelner Bauwerke waren ausgeführt worden 38,985 Schachttrüthen. Von der Glattlinie war damals die Strecke Wallisellen-Uster im Betriebe, auf derjenigen von Uster nach Wegikon hatte der Unterbau begonnen. Noch nicht zum Baubeginn reif war dagegen die Abtheilung Wegikon-Rapperschwyl. Die St. Gallenlinie war seit dem 22. Oktober 1856 vollständig im Betriebe. Die im Bau befindlichen Linien sind in 8 Sektionen getheilt. Die Sektion Norschach-Balgach wurde in 5 Bauwerke eingetheilt. Die Gesamtlänge derselben beträgt 56,382 Fuß. Die 4 ersten Bauwerke von Norschach bis St. Margrethen sind wegen des künftigen Anschlusses der Bodenseegürtelbahn doppelspurig angelegt. Schon mit dem 21. August konnte die erste Probefahrt von Norschach bis Rheineck stattfinden und am 26. August wurde dieselbe dem Betriebe übergeben. Die zweite Sektion Balgach-Seunwald erstreckt sich auf eine Länge von 65,043 Fuß und umfaßt 2 Bauwerke. Die dritte Sektion Seunwald-Trübbach, eine Bahnstrecke von 80,524 Fuß umfassend, ist in 3 Bauwerke eingetheilt. Die vierte Sektion Trübbach-Sargans-Rheinbrücke und Sargans-Wallenstadt ist in 5 Bauwerke, die sich auf eine Länge von 80,418 Fuß erstrecken, eingetheilt. Die fünfte Sektion erstreckt sich von der Rheinbrücke bis Chur in einer Länge von 65,450 Fuß. Die sechste Sektion Wallenstadt-Weesen-Glarus umfaßt 8 Bauwerke, wovon 5 dem Wallensee entlang gelegen sind und die 3 übrigen von Weesen bis Glarus sich erstrecken. Die Gesamtlänge beträgt 93,209 Fuß. Die siebente Sektion von Rapperschwyl nach Weesen, auf eine Länge von 94,300 Fuß sich erstreckend, umfaßt 6 Bauwerke. Die achte Sektion Uster-Rapperschwyl endlich, ein Bestandtheil der Glattthalbahn, enthält 5 Bauwerke und ihre Länge beträgt 72,100 Fuß. Das im November 1856 in Akford gegebene Bauwerk Uster-Wegikon wurde binnen Jahresfrist ausgeführt und den 10. November dem Betriebe übergeben.

Für die noch im Bau begriffenen Strecken sind 89 Blechbrücken von 12 bis 36 Fuß Lichtweite, 9 Gitterbrücken von 40 bis 80 Fuß Lichtweite und 1 Gitterbrücke von 160 Fuß Lichtweite über die Linth bei Weesen erforderlich. Die Lieferung aller dieser Brücken wurde den 31. Juli an Herrn Ingenieur Dollfus in Basel übergeben. Bis Ende April 1858 sollten diejenigen von Rheineck bis Chur aufgestellt und fahrbar seyn. Von der ehemaligen Direktion der Südostbahn waren für diese Linien nebst 3051 Tonnen Brückenschienen 10,300 Tonnen Vignoles-Schienen bei der Gbbw-Vale-Compagnie in London bestellt worden; das benötigte Befestigungsmaterial betrug 667 Tonnen. Die Lieferung dieser großen Partie von Schienen und Befestigungsmitteln, so wie die Expedition derselben erfolgte fast vollständig im Laufe des Jahres.

Nach dem Stand der Arbeiten werden voraussichtlich im Juni die ganze Rheinlinie und im Juli und August alle übrigen Strecken des Bahnnetzes, mit Ausnahme der Strecke längs des Wallensees, von welcher indessen das Stück

Dampfschiffahrt.

von Unterterzeren bis Murg schon im Oktober zur Eröffnung kommen wird, befahren und dem Betrieb übergeben werden können.

Von der früheren St. Galler-Appenzeller Bahn gingen auf die Gesellschaft 12 und von der Glattlinie 3 Lokomotiven über. Jene sind nach dem Engerth'schen System konstruirt und wurden von der Maschinenfabrik in Esslingen, diese von derjenigen in Karlsruhe geliefert. Die ehemalige Südbahn-Direktion hatte vor dem Fusionsabschluss bereits 20 Maschinen nach dem Engerth'schen System theils in Esslingen, theils in Zürich bestellt. Weil diese Zahl für den Dienst auf den sämtlichen Linien des Bahnnetzes nicht ausreichen würde, wurden im Laufe des Berichtsjahres noch weitere 13 Lokomotiven, sammt den nöthigen Reservestücken, zum Theil in Esslingen, zum Theil in Karlsruhe bestellt.

Man hielt es für zweckmäßig, das früher nicht allein von der St. Galler-Appenzeller und der Glattthalbahn, sondern überhaupt von den meisten Schweizerischen Eisenbahnen adoptirte amerikanische Wagensystem auch für die noch im Bau begriffene Südbahn anzunehmen.

Betrieb. Auf der St. Galler- und Glattthalbahn haben seit dem Betriebsanfang bis zum 31. Dezember 1856 betragen: die Einnahmen 631,633 Fr., die Betriebsausgaben 312,429 Fr. und der Reinertrag 319,204 Fr. Während des Jahres 1857 sind betrieben worden: von der St. Galler und Rheinlinie durchschnittlich 15 $\frac{1}{2}$ Stunden = 75 Kilometer; von der Glattlinie durchschnittlich 2 $\frac{1}{12}$ Stunden = 13 Kilometer, zusammen also während des Jahres 1857 durchschnittlich 18 $\frac{1}{12}$ Stunden oder 88 Kilometer mit einem verwendeten Kapital von 19,568,000 Fr. Die zu Ende des Jahres in Betrieb gewesenen Strecken waren: Winterthur-Rheineck, 16 $\frac{1}{2}$ Stunden = 81 Kilometer und Wallisellen-Wegikon, 3 $\frac{1}{12}$ Stunden = 19 Kilometer, zusammen 100 Kilometer.

Der Gütertransport geschah in der Regel durch die ortentlichen Personenzüge. Der Verkehr zwischen dem Bahnhof und dem Hafen, Kauf- und Kohlenhaus in Rorschach wurde durch eine diese mit jenem verbindende Zweigbahn vermittelt.

Im ganzen Jahr 1857 wurden auf den Vereinigten Schweizerbahnen befördert in

1. Klasse	2,557 Personen =	0.41 Proz.
2. "	104,023 " =	16.57 "
3. "	521,190 " =	83.02 "
Zusammen	627,770 Personen.	

Ferner Güter 1,274,622 Ztr. Die Einnahme vom Personentransport war 680,904 Fr., vom Gütertransport 352,469 Fr., im Ganzen 1,059,248 Fr. oder pro Kilometer 12,037 Fr.

Vom Betriebsanfang an, am 14. Oktober 1855 auf der Strecke Winterthur-Wyl, bis zu Ende des Jahres 1856, waren durchschnittlich 57 Kilom. im Betrieb. Die Gesamteinnahmen auf der St. Galler- und Glattlinie betragen während dieser Periode 631,633 Fr. oder pro Jahr und Kilometer berechnet 9130 Fr. Die Betriebsausgaben waren im Ganzen 428,995 Fr., pro Kilometer 4875 Fr.

Die St. Gallertlinie wurde im Berichtsjahre mit 12, die Glattlinie mit 3 Lokomotiven befahren. Erstere verbrauchten 534,450 Kubikfuß Holz, was im Mittel pro Wegstunde 8.5 Kubikfuß und pro Kilom. 1.78 Kubikfuß ausmacht; Schmiermaterial circa 14,600 Pfd. oder pro Wegstunde 7.47 Loth und pro Kilometer 1.55 Loth; letztere 55,106 Kubikfuß Holz oder durchschnittlich pro Wegstunde 5.90 Kubikfuß und pro Kilometer 1.23 Kubikfuß, und Schmiermaterial circa 2830 Pfd. oder pro Wegstunde 9.81 Loth und pro Kilometer 2.2 Loth.

Es wurden im ganzen Jahr auf der St. Gallertlinie 62,491 Wegstunden oder 299,568 Kilom., auf der Glattlinie 9337 Stunden oder 44,820 Kilom. von den Lokomotiven zurückgelegt.

Die Wagen haben auf der St. Gallertlinie zusammen 995,100 Achsenstunden durchlaufen. Jeder Zug enthielt durchschnittlich 23 Achsen, wovon 12 Achsen auf Personen- und 11 auf Güter- und Gepäckwagen fallen; die Gesamtzahl der zurückgelegten Achsenstunden auf der Glattlinie beträgt 93,059. Auf jeden Zug kommen durchschnittlich 10.4 Achsen, wovon 6.23 auf Personen- und 4.17 auf Güterwagen.

Nach Vorstehendem betragen:

die Einnahmen	1,059,248 Fr.
" Ausgaben	428,995 "
der Reinertrag	630,253 Fr.

Dieser Reinertrag beträgt 59 $\frac{1}{2}$ Proz. von der Bruttoeinnahme, 7162 Fr. pro Kilometer Bahnlänge und 3.22 Proz. von dem durchschnittlich im Betrieb gelegenen Kapital von 19,568,000 Fr.

Am Schluß des Jahres besaß die Gesellschaft an Aktien und Obligationen ein Totalkapital von 52,770,500 Fr.; die bis Ende 1857 gemachten Ausgaben beliefen sich auf 40,568,890 Fr. Der Vorschlag für die noch zu bestreitenden Ausgaben bis zur gänzlichen Vollendung der Bahn beliefen sich, nach den hierüber aufgestellten Berechnungen, annähernd auf circa 18,500,000 Fr., was die Totalerstellungskosten bis zur völligen Inbetriebsetzung von 65 Millionen Franken ergibt und einen Kostenbetrag pro Kilometer von circa 238,000 Fr. ausmacht, ein Verhältnis, das im Vergleich mit anderen Schweizerischen Bahnen als ein günstiges betrachtet werden darf.

Aus dem Geschäftsbericht der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd pro 1857 (dem 21. Jahre der Thätigkeit des österr. Lloyd), vorgetragen in der Generalversammlung am 12. Juni ist Folgendes zu entnehmen: Während die Zahl der Passagiere, der verschifften Waaren, Gelder, Briefe und kleineren Pakete, ungeachtet der Geschäftskille nicht unbedeutend zugenommen hat, findet man dennoch in den Einnahmen eine ansehnliche Verminderung, hervorgerufen durch die außer allem Verhältnisse stehenden niedrigen Frachten, welche der österr. Lloyd zu bewilligen gezwungen war, wollte er nicht das Feld seinen Nebenbuhlern überlassen. Die Fahrten wurden regelmäßig eingehalten, und besonders trafen die Dampfer auf den Schnelllinien an den Bestimmungsorten mit einer Pünktlichkeit ein, die selbst einer Landverbindung Ehre gemacht haben würde. Außer dem Verluste des Dampfbootes „Asia“ ist kein Seemannsfall von irgend einer Bedeutung zu beklagen. Von der Dampf flotte wurden die beiden für den Personendienst auf dem Po bestimmten Boote „Modena“ und „Parma“ an die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verkauft, indem die Aufnahme von Reisenden auf dem Po als nicht lohnend schon vor geraumer Zeit aufgegeben wurde. Dagegen wurden die vier Schnellboote „Jupiter“, „Neptun“, „Vulcan“ und „Pluto“ dem Dienste eingereiht. Die zunehmende Thätigkeit an der untern Donau und der Wassermangel an ihrer Mündung, veranlaßte den Verwaltungsrath in der Maschinenfabrik der Herren R. Napier & Sons in Glasgow zwei Räderboote von 200 Pferdekraft und 730 Tonnen Gehalt zu bestellen, welche noch im Laufe dieses Sommers vollendet werden sollen, und für jene besondere Bestimmung eigens gebaut auf den Donaufahrten sehr erspriessliche Dienste zu leisten versprechen. Das Arsenal geht seiner Vollendung entgegen, und man hofft es im Laufe des nächsten Frühjahrs mit den Werkstätten beziehen zu können. Die neuen Linien zwischen Corfu, Messina und Malta, und zwischen Triest und Barcelona sind ins Leben getreten. Die Boote von Barcelona und Marseille nach Triest haben besonders in der letzten Zeit fast immer volle Ladungen gebracht.

Die Einnahmen haben in 1857 betragen	5,489,864 fl.
Dazu die Staatsubvention mit	1,000,000 "
gibt zusammen	6,489,864 fl.

Die Schiffunkosten und Verwaltungskosten betragen zusammen 6,280,341 fl., also Betriebsüberschuß 209,523 fl., welchem gegenüber steht der Betrag der Interessen und Discont, Abschreibungen an Schlepsschiffen, Geräthschaften, Dotierung des Assuranzfonds zusammen von 589,570 fl. Daher sich ein Verlust im Jahre 1857 herausstellte von 380,046 fl.

Nach der Vermehrung der Flotte um 7 Schiffe mit 2800 Pferdekraft und der bereits im Vorjahre angezeigten Erhöhung der Gehalte der Schiffsoffiziere, dann bei einer Zunahme der durchlaufenen Distanzen um 113,451 Seemeilen, war eine bedeutende Vermehrung der Schiffunkosten unvermeidlich; die Kohlen verursachten eine Mehrausgabe von circa 150,000 fl., da das Sinken der Preise sich erst in der zweiten Hälfte des Jahres fühlbar machte, der Konsum aber neuerdings um 24,000 Tonnen (auf 147,472 Tonnen) gestiegen ist. Auch die Administrationskosten mußten sich durch den ausgebreiteteren Dienst natürlich vermehren.

Die Dampfschiffe des österreichischen Lloyd durchliefen im Jahr 1857 1,042,284 Seemeilen. Zahl der Reisenden 426,432; Betrag der Geldsendungen 92,973,452 fl.; Zahl der Briefe 1,293,534; Zahl der kleinen Pakete 61,349; Gewicht der Waaren 2,478,207 Ztr. — Wenn man die Gesamtzahl der durchlaufenen 1,042,284 Seemeilen theilt, so ergeben sich 2855 $\frac{1}{2}$ Meilen für jeden Tag des Jahres. Die Zahl der Schiffe war 1857 . . 65 mit einer Pferdekraft von 12,700 und einem Tonnengehalt von 37,505, im Werthe von 13,648,825 fl. Außerdem besaß die Gesellschaft noch 2 Schiffe mit einer Pferdekraft von 400 und einem Tonnengehalt von 1460. Die Gesellschaft hatte ferner im Jahre 1857 . . 94 Schlepsschiffe und Flußbarken. Die Zahl der Reisen betrug 2229.

Was das Defizit betrifft, welches nach Verwendung des Reservefonds mit 25,446 fl. sich auf 354,600 fl. reduzirt, wurde der Generalversammlung vorgeschlagen, dasselbe mit Zufügung der am 1. Januar bezahlten 4 Proz. Zinsen vom Aktienkapital, des Minimums der statutenmäßigen Emolumente mit 12,000 fl., und des Beitrages zum Pensionsfonds von 3000 fl., unter Vorbehalt der höheren Genehmigung zur Verteilung auf die nächsten Jahre zu übertragen, welcher Antrag von der Versammlung mit Stimmenmehrheit angenommen wurde.

Die gegenwärtige Gestaltung der Konkurrenz auf den befahrenen Linien macht es — wenn die österr. Dampfschiffahrt den Wettkampf mit Erfolg bestehen soll — zur unabwieslichen Nothwendigkeit, daß die pelunären Mittel, welche den hervorragenden fremden Gesellschaften von ihren Regierungen zur Verfügung gestellt sind, auch dem Lloyd in möglichst gleichem Maße bewilligt werden, damit auch er in der Ermäßigung der Frachten gleichen Schritt mit den Konkurrenten halten und dadurch dem Abfallen der Kunden begegnen könne. Es wurde daher mittelst der im Dezember v. J. nach Wien abgegangenen Direktoren bei Sr. Majestät die Bitte gestellt, daß der Unternehmung vom 1. Januar d. J. angefangen, statt einer fixen Jahresubvention eine Vergütung nach Maßgabe der auf den auswärtigen Linien jährlich zurückgelegten Zahl von Seemeilen

bewilligt und daß der Umfang der beiderseitigen Ansprüche und Leistungen im Wege eines neuen Vertrages zwischen der Staatsverwaltung und der Lloyd-Gesellschaft festgesetzt werde. Die über das eingereichte Gesuch bei den Ministerien des Handels und der Finanzen unter Zuziehung der Repräsentanten des Lloyd stattgehabten Vorverhandlungen, welche bereits in allen wichtigen Punkten beendet wurden, berechtigen zu der Hoffnung, daß diese Vorstellungen und Anträge in ihrer vollen Tragweite werden gewürdigt werden, und kann man daher mit Zuversicht einem Resultate entgegen sehen, welches nicht nur die materiellen Kräfte der Unternehmung in sehr ausgiebiger Weise stärkt, sondern diese zugleich in die Lage setzen wird, nach außen hin mit jener festen Zuversicht aufzutreten, die bisher durch das so weit absehbende Verhältniß der gewährten Staatsmittel theilweise gehemmt war.

Beitrag.
Inland.

Oesterreich. — [Eröffnung der Bahnlinie Temesvar-Basiasch.] Am Sonntag den 13. Juni hat unter Anwesenheit des Herrn General-Direktors Raffel, des Herrn Central-Baudirektors Ruppert und des ausführenden Ober-Ingenieurs Herrn Meyer, die offizielle erste Probefahrt und Einsichtnahme sämtlicher wichtigerer Uebergangswerke und aller Stationen dieser Bahnstrecke stattgehabt, und von der ebenso tüchtigen als raschen Durchführung des Baues derselben den erfreulichsten und vollständigsten Beweis gegeben. Unter den vielen Uebergangswerken, die bei steinernen Pfeilern meistens mit eisernem Oberbau überlegt sind, verdienen insbesondere die beiden Temes- und die Kurabbrücke, als von größerer Bedeutung genannt zu werden. Gegenwärtig ist man mit der Vollendung der Arbeiten auf den Bahnhöfen beschäftigt und schreiten die Bauten daselbst so rasch voran, daß die Betriebsöffnung mit Anfang Juli d. J. keinem Anstande unterliegt. Hiermit hat die k. k. priv. Staatsbahngesellschaft nicht nur ihre bei Uebernahme der Oesterreichischen Staatsbahnen eingegangenen Verpflichtungen erfüllt, sondern sie hat sogar lang vor dem festgesetzten Termine diese für den ganzen europäischen Verkehr in der Richtung von Nordwest nach Südost so wichtige Linie vollendet. Die direkte Verbindung vom Atlantischen Meer und der Nord- und Ostsee mit dem schwarzen Meer ist hierdurch hergestellt beziehungsweise wesentlich verkürzt, und dürften sich die wohlthätigen Folgen hiervon für den Handel wohl ehestens fühlbar machen.

— Dem Direktorium des Eisenbahncomitè's zu Annaberg in Sachsen wurde die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine von Annaberg (beziehungsweise von der böhmisch-sächsischen Grenze bei Weipert) nach Komotau zu führende Eisenbahn im Sinne des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom Jahre 1854 mit dem Vollendungstermine von 18 Monaten erteilt.

Preußen. — Der Vertrag der Rheinverstaaten, welcher am 7. Mai in Mainz über den Bau einer stehenden Rheinbrücke bei Köln mit Preußen abgeschlossen wurde, ist von bairischer Seite bereits verkündet. Er setzt das Recht der Entschädigung fest für die Vorrichtungen zum Senken und Aufrichten der Masten und Kamme, für das Stillliegen des Schiffs während der zum Anbringen der Vorrichtungen erforderlichen Zeit, für etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiff, Beschränkungen des Laderaums und sonstige dadurch nöthige Anschaffungen und Aenderungen, und regulirt das Maß der Entschädigungssumme nach der Ladungsfähigkeit. Danach erhalten die Dampfschiffe von 100 bis 350 Tblr. und die größten Segelschiffe von 10,000 Tlr. und mehr 950 Tblr. bis herab zu denen von 800 Tlr. und weniger Tragfähigkeit, welchen der geringste Satz von 25 Tblr. zukommt. Die Entschädigung erhalten nur solche Schiffe welche binnen drei Monaten nach dem Abschluß dieses Vertrags an Köln vorbeigefahren sind, und wenn sie spätestens bis zum Schluß des Jahres 1860 mit ausgeführter Veränderung die stehende Brücke passieren. Künftig neu erbaute Schiffe haben keinen Anspruch mehr darauf. Preußen verzichtet auf Erhebung einer Durchschlagsgebühr für alle Schiffe und Flöße, und die vertragenden Staaten erkennen förmlich an, daß Preußen allen völkerrechtlichen Interessen und Rechten der freien Schifffahrt auf dem Rhein hiedurch genüge. (M. 3.)

Ausland.

Frankreich. — Die Strecke der Ardennen-Bahn zwischen Reims und Metz von 40 Kilometer Länge ist in der ersten Hälfte des Juni dem Verkehr übergeben worden. Eine weitere Strecke dieser Bahn von Metz nach Charleville soll im August d. J. eröffnet werden.

Großbritannien. — Es hat sich eine Telegraphen-Gesellschaft unter dem Namen „Great Indian Submarine Telegraph Company“ gebildet zu dem Zwecke eine direkte Telegraphenverbindung zwischen London und Bombay mittelst einer Reihe unterseeischer Linien von Talmouth nach Gibraltar, Malta, Alexandria,

über das rote Meer nach Aden und Indien. Sie hofft eine angemessene Zinsgarantie von der Regierung zu erhalten; bis dieselbe gesichert ist, soll eine weitere Einzahlung als die bereits deponirten 2 Schilling pro Aktie nicht verlangt werden.

Schweden und Norwegen. — Christiania, 19. Juni. Der König hat den Herren R. A. Glas und George Elliot auf ihr Gesuch die Konzession zur Anlegung eines unterseeischen Telegraphen von Großbritannien nach der norwegischen Küste und zur Errichtung einer Telegraphenstation daselbst erteilt.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegirte österr. Staats-Eisenbahn. (153 1/2 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.
1858	Zahl.	Ztr.	fl. G.M.	fl. G.M.
11. Juni bis 17. Juni	44,355	665,944	280,600	276,511
bis 17. Juni 1858	859,745	14,226,506	6,042,721	5,390,843

Königlich bayerische Staatsbahnen. — Monat Mai 1858. (Bahnlänge 271 Wegstunden.)

314,366 Personen	261,444 fl.
1,076,664 Ztr. Güter (249,922 Ztr. Regiefend.)	361,348 „
Gepäck, Equipagen, Thiere u.	22,974 „
Summa	645,766 fl.

gegen 259,762 Personen, 1,374,718 Ztr. Güter (162,535 Ztr. Regiefendungen) und 713,226 fl. Einnahmen im Mai 1857 bei 252 1/2 Stunden Bahnlänge.

Magdeburg-Wittenberge. — Monat Mai 1858.

14,898 Personen, Einnahme	10,974 Tblr.
160,748.3 Ztr. Güter	16,716 „
Außerordentliche Einnahmen	886 „
Summa	28,576 Tblr.

gegen 12,455 Personen, 199,975 Ztr. Güter und 29,919 Tblr. Einnahmen im Mai 1857.

Ankündigungen.

K. K. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.
[43-44] Vergebung von Bauarbeiten.

Auf der Linie der Orientbahn von Uj-Szöny (Komorn) bis Stuhlweissenburg in der VIII. Bau-Sektion ist die Ausführung des Unterbaues im I., II. und III. Arbeitsloose zwischen Moór und Stuhlweissenburg mit einer Gesamtlänge von 126,764 Fuß an Unternehmer zu vergeben. Diese Loose umfassen:

Arbeiten	Beträge für das I. Loos 48,000 Fuß lang		Beträge für das II. Loos 31,400 Fuß lang		Beträge für das III. Loos 47,364 Fuß lang		Gesamtbeträge	
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
1 Erdarbeiten	256,943	17	38,487	1	70,354	41	365,784	59
2 Beschotterungsarbeiten	27,347	30	22,540	10	35,152	42	85,040	22
3 Chaustrungsarbeiten	13,739	27	11,094	52	6,625	21	31,459	40
4 Pflasterungsarbeiten	3,863	24	1,391	10	9,573	24	14,827	58
5 Maurer- und Steinmearbeiten	68,639	2	13,784	12	21,640	12	104,063	26
6 Zimmerarbeiten	214	51	933	24	470	24	1,618	39
7 Eisenarbeiten	—	—	137	45	—	—	137	45
8 Pflanzungen	2,860	24	1,584	20	2,761	20	7,206	4
	373,607	55	89,952	54	146,578	4	610,138	53

Pläne, Boranschlag, Bedingnißheft und Vertragsformular sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn Décar von Bobeser in Stuhlweissenburg vom 19. d. M. anzusehen. Die zu leistende Kaution beträgt für das I. Loos 18,000, für das II. 5000 und für das III. 7000 fl. G.M., und muß in Baarem oder in Wertpapieren geleistet werden.

Uebernahmeanerbietungen können sowohl für eines der drei Loose als für zwei oder drei Loose eingereicht werden, und sind spätestens bis zum 10. Juli d. J. schriftlich, versiegelt, und mit der Aufschrift: „Angebot auf Bauarbeiten“ versehen, franco an die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn einzusenden. Diesen Eingaben haben die Bewerber Nachweise über ihre technische Befähigung beizulegen.

Wien, den 17. Juni 1857.

Die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.